

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

EP 0240724

OCT 1987

TIBB-★ Q17 87-285676/41 ★EP-240-724-A
Automotive antitheft steering lock - has two lugs on plate swung
away from column by cam

TIBBE KG 09.04.86-DE-611962

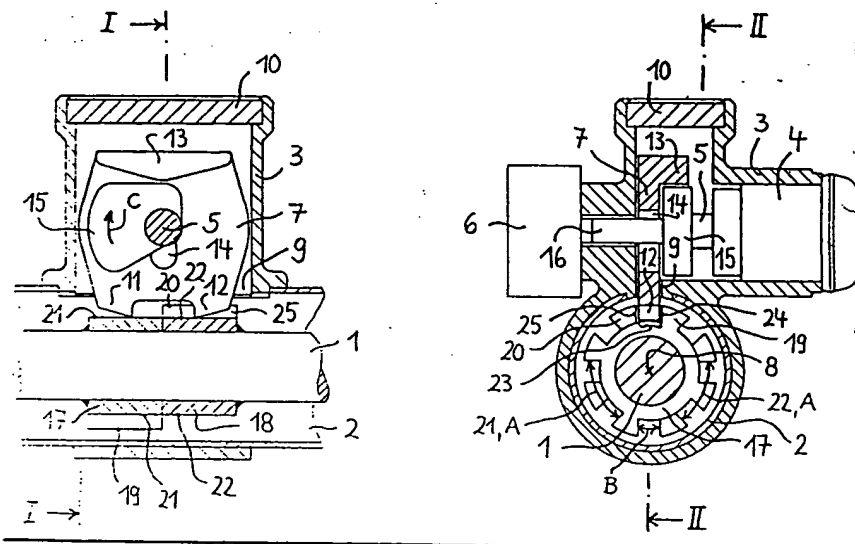
(14.10.87) B60r-25/02

05.03.87 as 103105 (160RW) (G) EP--95146 WO8303580 FR-442321 R(ES
 FR GB IT SE)

The automotive steering lock has two locking members preventing the steering column (1) from turning and in a common plane through it and alongside each other. Each is spring-loaded into engagement with a locking recess (21, 22) in the column and is withdrawn by a lock cylinder (4) via a cam.

The members consist of two lugs (11, 12) on a locking plate (7) in the plane of the column and swung away from it by a cam (15). There are two rings of locking recesses, evenly spaced round the column and offset in the peripheral direction, so that there is always a lug opposite a recess, whatever the column position. When each engages in a recess, they bear against opposite sides.

USE - Ensures column is fully locked whatever its position. (13pp
 Dwg.No.1,2/5)
 N87-214117



© 1987 DERWENT PUBLICATIONS LTD.

128, Theobalds Road, London WC1X 8RP, England

US Office: Derwent Inc.

Suite 500, 6845 Elm St. McLean, VA 22101

Unauthorised copying of this abstract not permitted.

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

Anmeldenummer: 87103105.0

Int. Cl.³: B 60 R 25/02

Anmeldetag: 05.03.87

Priorität: 09.04.86 DE 3611962

Veröffentlichungstag der Anmeldung:
14.10.87 Patentblatt 87/42

Benannte Vertragsstaaten:
ES FR GB IT SE

Anmelder: TIBBE KG
Waldstrasse 2
D-8065 Erdweg(DE)

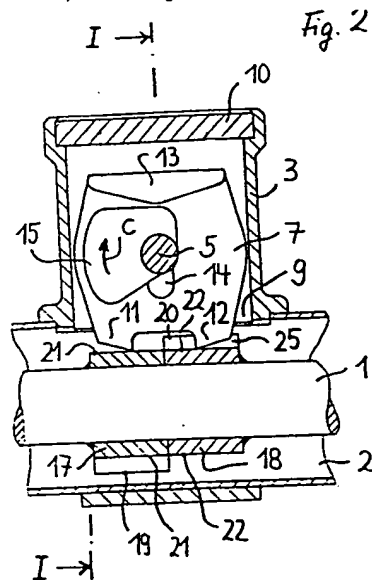
Erfinder: Limburg, Hans Joachim
Frühlingstrasse 1
D-8061 Schwabhausen(DE)

Vertreter: Oedekoven, Wolf-Dieter, Dipl. Ing.
Erhardtstrasse 8/V
D-8000 München 5(DE)

Kraftfahrzeug-Lenkschloss.

Ein Kraftfahrzeug-Lenkschloß mit zwei Sperrgliedern zur Verriegelung der Kraftfahrzeug-Lenkspindel (1) gegen Drehen, welche sich nebeneinander in einer die Lenkspindellängsachse (8) enthaltenden Ebene auf die Lenkspindel (1) zu erstrecken, jeweils mit einer Sperröffnung (21 bzw. 22) der Lenkspindel (1) zusammenwirken und in die jeweilige Verriegelungsstellung federbelastet sowie mittels eines Schließzylinders (4) über einen Steuernocken entgegen der Wirkung der Federbelastung aus der Verriegelungsstellung in die jeweilige Entriegelungsstellung bewegbar sind. Die beiden Sperrglieder sind von zwei Sperrnasen (11, 12) einer Sperrplatte (7) gebildet, welche auf die Lenkspindel (1) zu federbelastet und in der die Lenkspindellängsachse (8) enthaltenden Ebene schwenkbar sowie durch den als Exzenter (15) ausgebildeten Steuernocken entgegen der Wirkung der Federbelastung von der Lenkspindel (1) weg verschiebbar ist. Die Lenkspindel (1) ist mit zwei Kränzen von in Umfangsrichtung gleichmäßig verteilten Sperröffnungen (21 bzw. 22) für die eine bzw. die andere Sperrnase (11 bzw. 12) versehen, wobei die Sperröffnungen (21, 22) im Umfangsrichtung jeweils so breit und die beiden Kränze in Umfangsrichtung gegenseitig so versetzt sind, daß in jeder Drehstellung der Lenkspindel (1) mindestens einer Sperrnase (11 bzw. 12) eine Sperröffnung (21 bzw. 22) des zugehörigen Kranzes zur Aufnahme der Sperrnase (21 bzw. 22) gegenüberliegt und beim Einfallen beider Sperrnasen (21, 22) in je eine Sperröffnung (21 bzw. 22) des zugehörigen Kranzes die

Sperrnasen (11, 12) auf einander gegenüberliegenden Seiten mit der jeweils benachbarten Seitenflanke (24 bzw. 25) der betreffenden Sperröffnung (21 bzw. 22) zusammenwirken.



Kraftfahrzeug-Lenkschloß

Die Erfindung bezieht sich auf ein Kraftfahrzeug-Lenkschloß der im Ober-
begriff des Patentanspruchs 1 angegebenen Gattung.

Derartige Kraftfahrzeug-Lenkschlösser sind bekannt (FR-A 442 321). Dabei sind die beiden Sperrglieder jeweils als axial verschieblicher Sperrbolzen ausgebildet, welcher durch eine Schraubendruckfeder radial auf die rohrförmige Kraftfahrzeug-Lenkspindel zu belastet ist, um in der Verriegelungsstellung in ein Loch entsprechender Querschnittsgestalt der Lenkspindel einzugreifen, so daß sie nicht mehr gedreht werden kann. Die beiden Sperrbolzen wirken jeweils an dem der Lenkspindel abgewandten Ende mit einer äußeren Schrägfläche eines Steuernockens zusammen, an welchem sich die Sperrbolzen auf einander diametral gegenüberliegenden Seiten vorbei erstrecken und welcher mit dem drehbaren Zylinderkern eines Schließzylinders fest verbunden ist, so daß die beiden Sperrbolzen simultan entgegen der Wirkung der jeweiligen Federbelastung aus der jeweiligen Verriegelungsstellung in die jeweilige Entriegelungsstellung verschoben werden, um die Lenkspindel freizugeben, wenn der Zylinderkern des Schließzylinders mittels des zugehörigen Schlüssels entsprechend gedreht wird.

Die beiden Sperrbolzen können immer nur gleichzeitig in ihre Verriegelungsstellungen laufen, da die beiden Sperröffnungen der Lenkspindel in deren Längsrichtung aufeinander ausgerichtet sind. Wenn beim Lenkschloßabsperren die beiden Sperröffnungen der Lenkspindel nicht mit den beiden Sperrbolzen fluchten, dann können die Sperrbolzen nicht in ihre Verriegelungsstellungen laufen, sondern werden sie durch die Schraubendruckfedern gegen die äußere Mantelfläche der Lenkspindel gedrückt, welche also noch gedreht werden kann. Erst dann, wenn bei einem solchen Drehen die beiden Sperröffnungen der Lenkspindel vor die beiden Sperrbolzen gelangen, können letztere in die Sperröffnungen eintreten und ihre Verriegelungsstellungen einnehmen. Eine solche Lenkspindelverriegelung ist deswegen unbefriedigend, weil das jeweilige Kraftfahrzeug auch bei abgesperrtem Lenkschloß noch in begrenztem Umfang lenkbar bleibt und außerdem die Möglichkeit gegeben ist, die Sperrbolzen durch ein starkes, ruckartiges Drehen der Lenkspindel abzuscheren

oder in der unwirksamen Stellung zurückzuhalten, um das jeweilige Kraftfahrzeug unbefugterweise lenken zu können, wenn die Sperrbolzen beim Lenkschloßabsperren nicht sofort in die Sperröffnungen der Lenkspindel eintreten und in ihre Verriegelungsstellungen laufen.

5

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Kraftfahrzeug-Lenkschloß der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 angegebenen Gattung zu schaffen, bei welchem auf einfache Weise zuverlässig gewährleistet ist, daß die Kraftfahrzeug-Lenkspindel bei jedem Lenkschloßabsperren unabhängig von ihrer jeweiligen Drehstellung bezüglich der Sperrglieder verriegelt wird.

10

Diese Aufgabe ist durch die im kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 angegebenen Merkmale gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeug-Lenkschlusses sind in den restlichen Patentansprüchen angegeben.

15

Beim erfindungsgemäßen Kraftfahrzeug-Lenkschloß ist sichergestellt, daß bei jedem Lenkschloßabsperren, also nach jedem Zurückdrehen des Zylinderkerns des Schließzylinders mittels des eingesteckten Schlüssels in die Ausgangsstellung und dem anschließenden Abzug des Schlüssels aus dem Zylinderkern, mindestens eine Sperrnase der Sperrplatte in eine zugehörige Sperröffnung der Lenkspindel eingreift und in einem solchen Fall die zweite Sperrnase ebenfalls sofort in eine zugehörige Sperröffnung einfällt, wenn die Lenkspindel nur geringfügig in der einen oder in der anderen Richtung gedreht wird. Wenn beide Sperrnasen der Sperrplatte ihre jeweilige Verriegelungsstellung einnehmen, dann ist jegliches Drehen der Lenkspindel blockiert.

20

25

Nachstehend ist eine Ausführungsform des erfindungsgemäßen Kraftfahrzeug-Lenkschlusses anhand von Zeichnungen beispielsweise beschrieben. Darin zeigt:

30

Fig. 1 den Schnitt entlang der Linie I-I in Fig. 2, wobei sich die beiden Sperrnasen der Sperrplatte in ihren Verriegelungsstellungen befinden;

Fig. 2 den Schnitt entlang der Linie II-II in Fig. 1;

35

Fig. 3 den Schnitt gemäß Fig. 2, wobei sich nur die rechte Sperrnase der Sperrplatte in ihrer Verriegelungsstellung befindet;

Fig. 4 den Schnitt gemäß Fig. 2, wobei sich nur die linke Sperrnase der Sperrplatte in ihrer Verriegelungsstellung befindet; und

Fig. 5 den Schnitt gemäß Fig. 2, wobei sich die beiden Sperrnasen der Sperrplatte in ihren Entriegelungsstellungen befinden.

Das dargestellte Kraftfahrzeug-Lenkschloß dient zur Verriegelung einer Kraftfahrzeug-Lenkspindel 1 gegen Drehen, welche sich in einem Mantelrohr 2 erstreckt, und weist ein Gehäuse 3 auf, welches am Mantelrohr 2 befestigt ist. Im Gehäuse 3 ist ein Schließzylinder 4 befestigt, dessen drehbarer Zylinderkern mit einer koaxialen Welle 5 fest verbunden ist. Mittels der Welle 5 kann ein am Gehäuse 3 befestigter Zündanlaßschalter 6 betätigt werden.

Im Gehäuse 3 ist eine Sperrplatte 7 angeordnet, welche sich in einer der Lenkspindellängsachse 8 enthaltenden sowie zur Welle 5 senkrechten Ebene erstreckt, durch einen Schlitz 9 des Gehäuses 3 hindurch in das Mantelrohr 2 hinein bewegt werden kann, auf die Lenkspindel 1 zu federbelastet ist, beispielsweise durch eine nicht dargestellte Blattfeder zwischen der Sperrplatte 7 und einem Gehäusedeckel 10, und an dem der Lenkspindel 1 zugewandten Ende zwei zahnartige Sperrnasen 11 sowie 12, am anderen Ende einen Vorsprung 13 und in der Mitte ein Langloch 14 aufweist, das sich vom einen zum anderen Ende erstreckt. Die beiden Sperrnasen 11, 12 sind im Abstand voneinander angeordnet und auf die Lenkspindel 1 zu gerichtet. Der Vorsprung 13 ist zum Schließzylinder 4 hin gerichtet und von einem Exzenter 15 untergriffen, welcher an der Welle 5 vorgesehen ist. Durch das Langloch 14 erstreckt sich ein Fortsatz 16 verminderten Durchmesser der Welle 5, welcher in den Zündanlaßschalter 6 eingreift.

Auf der Lenkspindel 1 sind zwei identische Hülse 17 sowie 18 mit je vier äußeren Längsvorsprüngen 19 bzw. 20 und je vier äußeren Längsnuten 21 bzw. 22 nebeneinander befestigt, und zwar in Umfangsrichtung gegenseitig so versetzt, daß jeder Längsvorsprung 19 bzw. 20 jeder Hülse 17 bzw. 18 etwa in der Mitte zwischen zwei einander benachbarten Längsvorsprüngen

20 bzw. 19 der jeweils anderen Hülse 18 bzw. 17 liegt, wie besonders deutlich aus Fig. 1 ersichtlich ist. Daraus geht auch hervor, daß die Längsnuten 21 sowie 22 der beiden Hülsen 17 sowie 18 jeweils eine solche Breite A in Umfangsrichtung aufweisen, daß sich bei dem besagten gegenseitigen
5 Versatz der beiden Hülsen 17 sowie 18 zwischen den in Umfangsrichtung gleichmäßig verteilten Längsvorsprüngen 19 der Hülse 17 und den ebenfalls in Umfangsrichtung gleichmäßig verteilten Längsvorsprüngen 20 der Hülse 18 insgesamt acht Längsspalte 23 ergeben, deren Breite B in Umfangsrichtung mindestens gleich der Dicke der Sperrplatte 7 bzw. der beiden Sperrnasen
10 11, 12 derselben ist.

Der Exzenter 15 kann mittels des in den Zylinderkern des Schließzylinders 4 eingesteckten, nicht dargestellten Schlüssels zwischen der Stellung gemäß Fig. 1 bis 4 einerseits und der Stellung gemäß Fig. 5 andererseits in Richtung
15 des Pfeils C hin- und in Richtung des Pfeils D hergedreht werden, um die Sperrplatte 7 entgegen der Wirkung ihrer Federbelastung von der Lenkspindel 1 weg in die Stellung gemäß Fig. 5 zu schieben bzw. sich unter der Wirkung ihrer Federbelastung aus dieser Stellung, in welcher die Sperrplatte 7 aus dem Mantelrohr 2 vollständig in das Gehäuse 3 zurückgezogen ist und ihre
20 beiden Sperrnasen 11, 12 sich in ihren Entriegelungsstellungen befinden, durch den Schlitz 9 des Gehäuses 3 hindurch auf die Lenkspindel 1 zu bewegen zu lassen. Wenn dabei die Lenkspindel 1 eine solche Drehstellung einnimmt, daß ein Längsspalt 23 mit dem Schlitz 9 des Gehäuses 3 fluchtet, dann kann sich die Sperrplatte 7 senkrecht zur Lenkspindellängsachse 8
25 verschieben, um mit beiden Sperrnasen 11, 12 in den Längsspalt 23 einzutreten und die Lenkspindel 1 gegen Drehen zu verriegeln, wie in Fig. 1 und 2 dargestellt. Dabei wirken die beiden in der jeweiligen Verriegelungsstellung befindlichen Sperrnasen 11, 12 auf einander gegenüberliegenden Seiten mit der jeweils benachbarten, in Fig. 1 linken Seitenflanke 24 bzw. rechten
30 Seitenflanke 25 derjenigen beiden Längsvorsprünge 19 sowie 20 der einen Hülse 17 bzw. der anderen Hülse 18 zusammen, welche sich in Fig. 1 rechts bzw. links neben der Sperrplatte 7 erstrecken und denjenigen Längsspalt 23 definieren, in welchen sie mit ihren Sperrnasen 11, 12 eingetreten ist, um jegliches Drehen der Lenkspindel 1 in Fig. 1 entgegen dem Uhrzeigersinn
35 bzw. im Uhrzeigersinn formschlüssig zu blockieren.

Wenn dagegen die Lenkspindel 1 beim Drehen des Exzenter 15 in Richtung des Pfeils D eine andere Drehstellung einnimmt, so daß ein Längsvorsprung 19 der einen Hülse 17 oder ein Längsvorsprung 20 der anderen Hülse 18 sich vor dem Schlitz 9 des Gehäuses 3 befindet, dann verschiebt sich die Sperrplatte 7 zwar auch senkrecht zur Lenkspindellängsachse 8 auf die Lenkspindel 1 zu, bis die zugehörige Sperrnase 11 bzw. 12 am Längsvorsprung 19 bzw. 20 zur Anlage kommt, um dann jedoch seitlich um den Fortsatz 16 der Welle 5 zu kippen, so daß die andere Sperrnase 12 bzw. 11 in die an den Längsvorsprung 19 bzw. 20 angrenzende Längsnut 22 bzw. 21 der Hülse 18 bzw. 17 eintritt und ihre Verriegelungsstellung einnimmt, wie in Fig. 3 bzw. 4 veranschaulicht, woraus ersichtlich ist, daß die Sperrplatte 7 sich im Uhrzeigersinn bzw. entgegen dem Uhrzeigersinn verschwenkt hat und derart geformte Seitenkanten 26, 27 aufweist, daß dieses Verschwenken nicht behindert wird, ebenso wie die beiden Sperrnasen 11, 12 jeweils mit einer derart schräg verlaufenden Endkante 28 bzw. 29 versehen sind, daß sie bei verschwenkter Sperrplatte 7 voll in die zugehörige Längsnut 21 bzw. 22 der Hülse 17 bzw. 18 eingreifen und mit der Endkante 28 bzw. 29 satt auf deren Boden aufliegen. Auch im Zustand gemäß Fig. 3 und 4 ist die Lenkspindel 1 formschlüssig verriegelt, so daß sie nicht mehr frei gedreht werden kann. Jeglicher Drehversuch in der einen oder in der anderen Richtung hat zur Folge, daß der Längsvorsprung 19 bzw. 20 der Hülse 17 bzw. 18, auf welchem die Sperrnase 11 bzw. 12 der Sperrplatte 7 aufliegt, unter dieser Sperrnase 11 bzw. 12 wegläuft und letztere in die anschließende Längsnut 21 bzw. 22 der Hülse 17 bzw. 18 einfällt, wobei die Sperrplatte 7 zurückkippt, um die Stellung gemäß Fig. 1 und 2 einzunehmen und die Lenkspindel 1 mit beiden Sperrnasen 11, 12 formschlüssig gegen Drehen zu verriegeln.

Die beiden Sperrnasen 11, 12 der Sperrplatte 7 stellen also jeweils ein Sperrglied dar, welches in seine Verriegelungsstellung federbelastet ist und durch einen Steuernocken, nämlich den Exzenter 15, entgegen der Wirkung der Federbelastung aus der Verriegelungsstellung in seine Entriegelungsstellung bewegt werden kann. Die in Umfangsrichtung regelmäßig verteilten Längsnuten 21 der einen Hülse 17 und Längsnuten 22 der anderen Hülse 18 bilden jeweils einen Kranz von Sperröffnungen der Lenkspindel 1 für das eine bzw. das andere Sperrglied bzw. für die eine bzw. die andere Sperrnase 11 bzw. 12 der Sperrplatte 7. Die Anordnung ist so getroffen, daß beim Lenkschloß-

absperren, wobei der Steuernocken bzw. der Exzenter 15 in Richtung des Pfeils D in die Stellung gemäß Fig. 1 bis 4 bewegt wird, immer mindestens ein Sperrglied bzw. eine Sperrnase 11 bzw. 12 der Sperrplatte 7 unabhängig von der jeweiligen Drehstellung der Lenkspindel 1 wirksam wird, um die Lenkspindel 1 formschlüssig gegen Drehen zu verriegeln.

5

10

15

20

25

30

35

5

P a t e n t a n s p r ü c h e

10

15

20

25

30

35

1. Kraftfahrzeug-Lenkshloß mit zwei Sperrgliedern zur Verriegelung der Kraftfahrzeug-Lenkspindel (1) gegen Drehen, welche sich nebeneinander in einer die Lenkspindellängsachse (8) enthaltenden Ebene auf die Lenkspindel (1) zu erstrecken, jeweils mit einer Sperröffnung (21 bzw. 22) der Lenkspindel (1) zusammenwirken und in die jeweilige Verriegelungsstellung federbelastet sowie mittels eines Schließzylinders (4) über einen Steuernocken entgegen der Wirkung der Federbelastung aus der Verriegelungsstellung in die jeweilige Entriegelungsstellung bewegbar sind, dadurch gekennzeichnet, daß

a) die beiden Sperrglieder von zwei Sperrnasen (11, 12) einer Sperrplatte (7) gebildet sind, welche auf die Lenkspindel (1) zu federbelastet und in der die Lenkspindellängsachse (8) enthaltenden Ebene schwenkbar sowie durch den als Exzenter (15) ausgebildeten Steuernocken entgegen der Wirkung der Federbelastung von der Lenkspindel (1) weg verschiebbar ist, und

b) die Lenkspindel (1) mit zwei Kränzen von in Umfangsrichtung gleichmäßig verteilten Sperröffnungen (21 bzw. 22) für die eine bzw. die andere Sperrnase (11 bzw. 12) versehen ist, wobei die Sperröffnungen (21, 22) in Umfangsrichtung jeweils so breit und die beiden Kränze in Umfangsrichtung gegenseitig so versetzt sind, daß in jeder Drehstellung der Lenkspindel (1) mindestens einer Sperrnase (11 bzw. 12) eine Sperröffnung (21 bzw. 22) des zugehörigen Kranzes zur Aufnahme der Sperrnase (11 bzw. 12) gegenüberliegt und beim Einfallen beider Sperrnasen

(11, 12) in je eine Sperröffnung (21 bzw. 22) des zugehörigen Kranzes die Sperrnasen (11, 12) auf einander gegenüberliegenden Seiten mit der jeweils benachbarten Seitenflanke (24 bzw. 25) der betreffenden Sperröffnung (21 bzw. 22) zusammenwirken.

5

2. Kraftfahrzeug-Lenkschloß nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Sperrplatte (7) an dem den Sperrnasen (11, 12) abgewandten Ende durch eine Blattfeder belastet ist.

10

3. Kraftfahrzeug-Lenkschloß nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Sperrplatte (7) an dem den Sperrnasen (11, 12) abgewandten Ende mit einem Vorsprung (13) für den Angriff des Exzenters (15) versehen ist.

15

4. Kraftfahrzeug-Lenkschloß nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Sperrplatte (7) ein mittleres Langloch (14) aufweist, welches sich von dem mit den Sperrnasen (11, 12) versehenen Ende zum anderen Ende der Sperrplatte (7) erstreckt und von einer den Exzenter (15) tragenden Welle (5, 16) durchsetzt ist.

20

5. Kraftfahrzeug-Lenkschloß nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß auf der Lenkspindel (1) zwei Hülsen (17, 18) mit mehreren äußeren, in Umfangsrichtung gleichmäßig verteilten Längsnuten (21 bzw. 22) befestigt sind, welche den einen bzw.

25

den anderen Kranz von Sperröffnungen bilden.

30

35

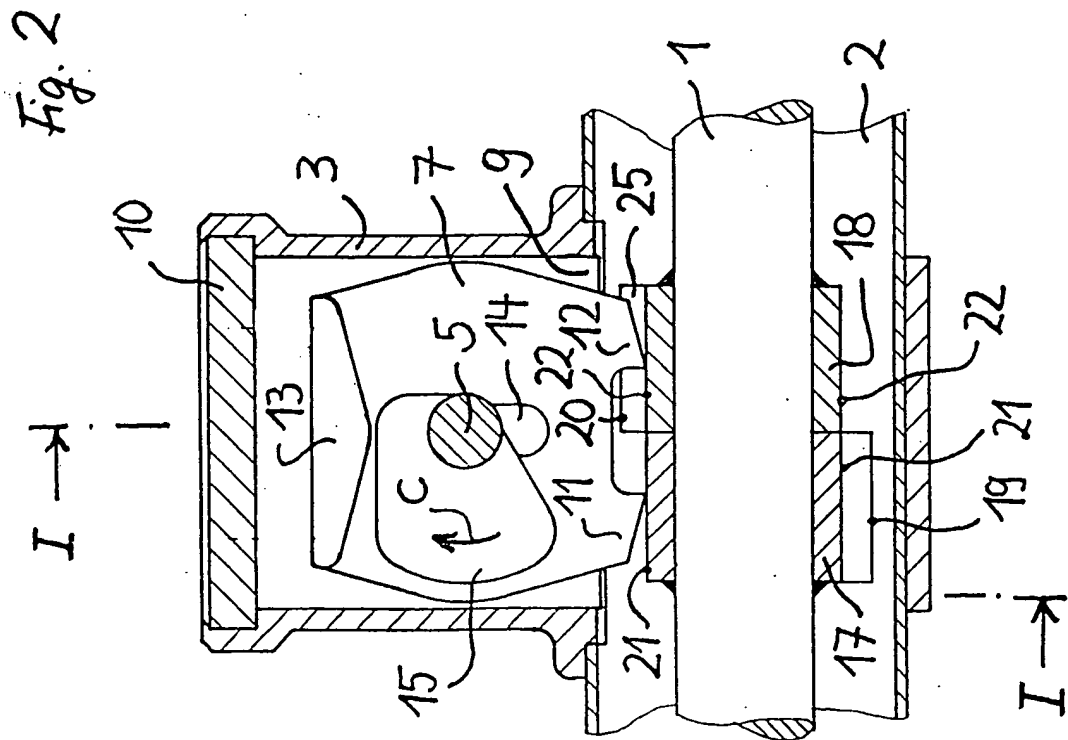
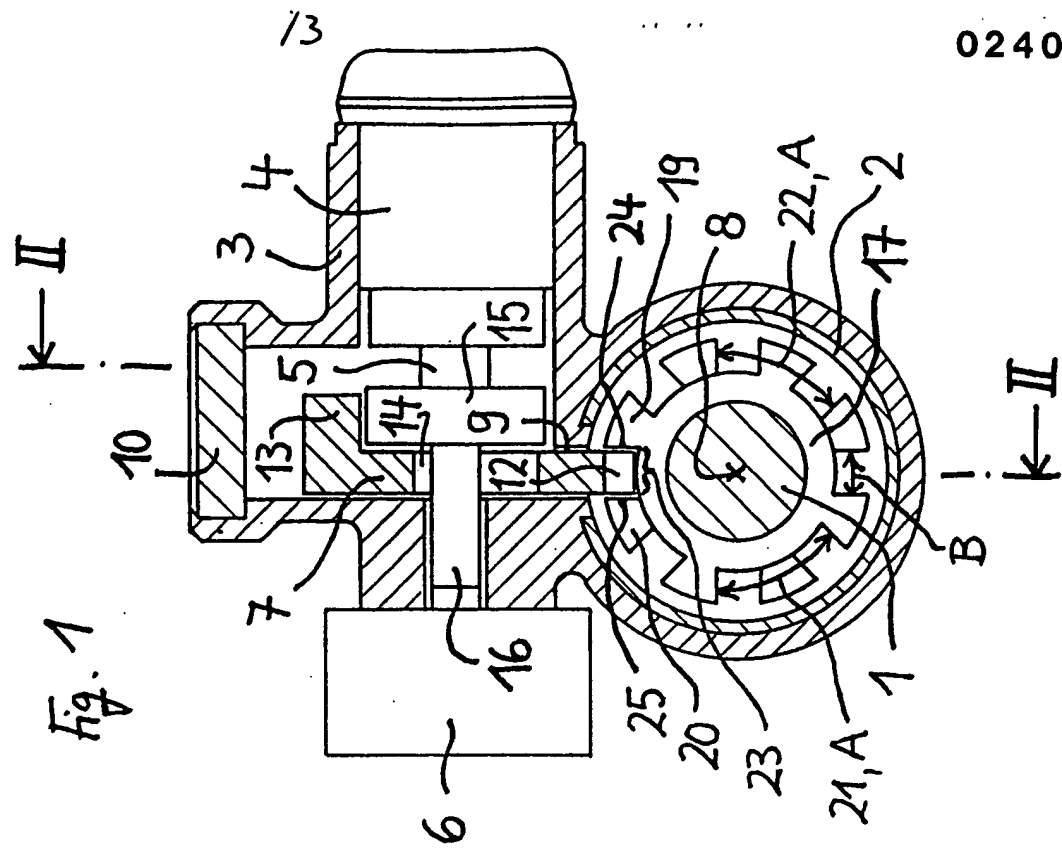


Fig. 3

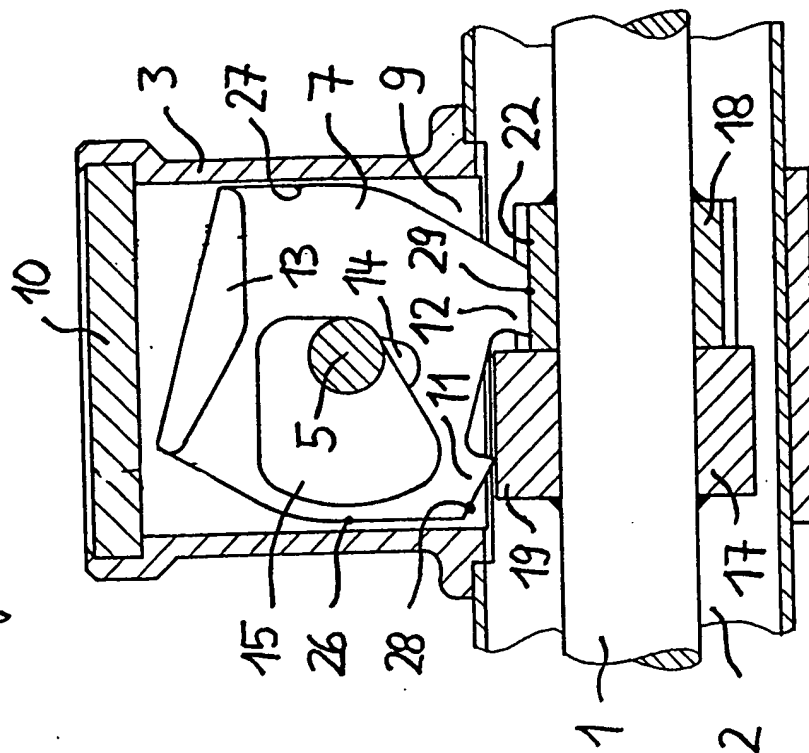


Fig. 4

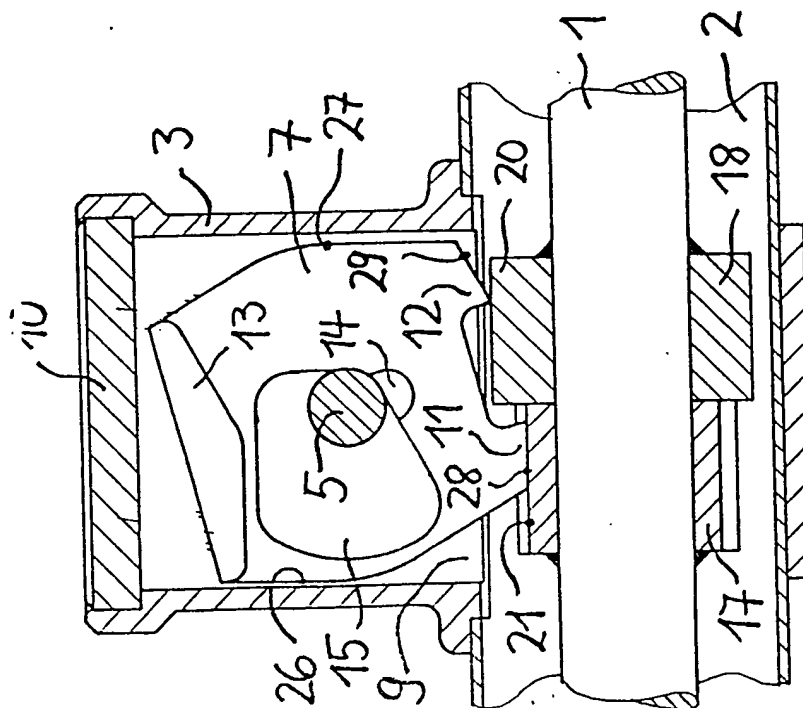
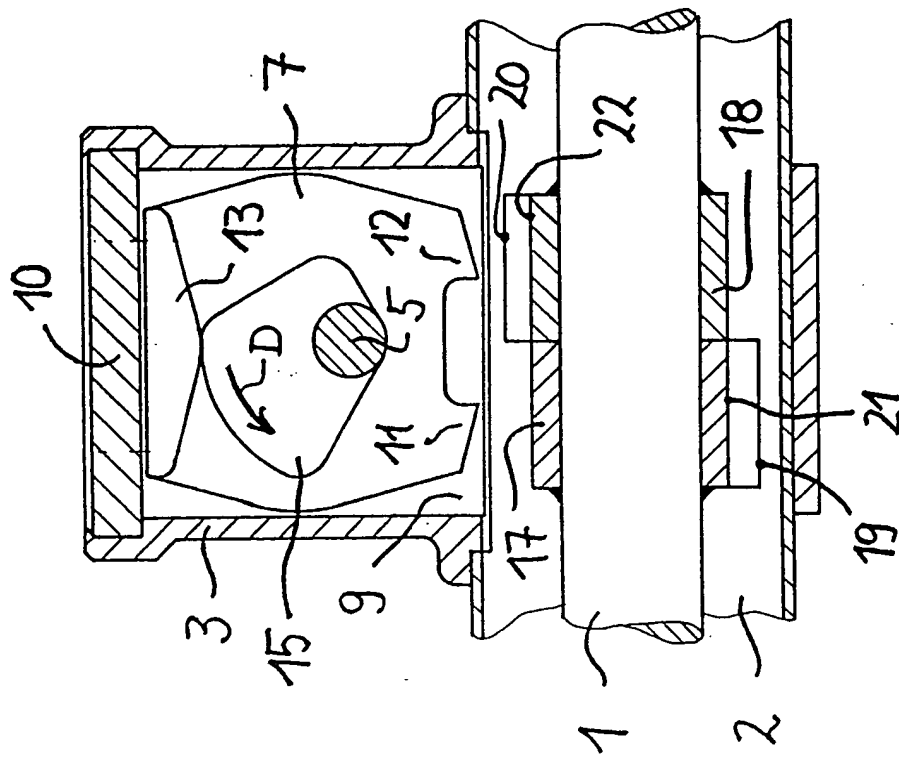


Fig. 5





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0240724

Nummer der Anmeldung

EP 87 10 3105

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4)
A	EP-A-0 095 146 (NEIMAN) * Figuren 6, 7; Seite 10, Zeilen 5-16 *	1-5	B 60 R 25/02
A	WO-A-8 303 580 (NEIMAN) * Figuren 7-10; Seite 12, Zeile 13 - Seite 13, Zeile 1 *	1-4	
D, A	FR-A- 442 321 (GESTIN DE PENNEVET) * Seite 1, Zeilen 35-42 *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 4)
			B 60 R 25/00
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort BERLIN		Abschlußdatum der Recherche 26-06-1987	Prüfer STANDRING M A
<div>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</div> <div>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</div> <div>E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</div>			